LiV 23.11.2016, HE 207/2016 vp,

LVM:ltä pyydetty vastine valiokunnan saamille asiantuntijalausunnoille

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt ministeriöltä vastinetta kuuteen valiokunnalle annettuun asiantuntijalausuntoon.

1. Ympäristöministeriö, Magnus Nyström

Lausunnossa tuodaan esiin, ettei LNG:n käyttö ole ympäristön kannalta pelkästään positiivinen asia. Se on varmasti totta, mutta mm. valtioneuvoston 3.12.2015 hyväksymä *Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma 2016-2021* sisältää toimenpiteen *REHEV 8 Nesteytetyn maakaasun käytön edistäminen alusten polttoaineena ja tarvittavan infrastruktuurin rakentamisesta huolehtiminen*. Pienten säiliöalusten mahdollisuus operoida ilman luotsia, kun päälliköllä ja yliperämiehellä on linjaluotsinkirja, edistää kyseisen tavoitteen saavuttamista.

Polttoainetäydennykset aluksesta alukseen ovat maailmassa yleisempi käytäntö kuin Suomessa yleinen säiliöautosta tehtävä bunkraus. Tekniseen suoritukseen liittyy riskejä, joita hallitaan henkilöstön pätevyysvaatimuksilla. Toiminta vaatii ympäristöluvan. Luotsin läsnäolo ei vaikuta tankkaustapahtuman riskeihin.

Lausunnossa korostetaan, että pienten säiliöalusten navigointiin on kiinnitettävä vakavaa huomiota. Näin juuri on tehty, kun niille vaaditaan kaksi linjaluotsia. LNG:tä käyttävä matkustaja- tai rahtialus liikkuu tavallisesti yhden linjaluotsin tai luotsin paikallistuntemuksen varassa. Onnettomuustilanteessa ei ole merkitystä, millaisen aluksen LNG-säiliö vuotaa. Erivapauksia ei säiliöalukselle ole tarkoitus sallia.

2. SYKE, Jorma Rytkönen

Lausunnossa todetaan, ettei HE:ssä oteta kantaa polttoainetäydennyksiin liittyviin teknisiin ja inhimillisiin riskeihin. Se on totta, koska niitä arvioidaan siinä vaiheessa, kun toimija hakee toiminnalleen ympäristölupaa.

Tuodaan esiin, että siirrettävien lastien kasvu aiheuttaa kasvavaa riskiä havereihin ja ylivuotoihin. Bunkraustapahtuman valvonta ja liian hankalien olosuhteiden määrittely on vaikeaa. SYKE:n näkemyksen mukaan polttoainesiirrot merellä toisivat ympäristöhaittoja.

Kuten edellä, polttoainetäydennykset aluksesta alukseen ovat maailmassa yleisin tapa bunkrata. Tekniseen suoritukseen liittyy riskejä, joita hallitaan henkilöstön pätevyysvaatimuksilla. Toiminta vaatii ympäristöluvan. Luotsin läsnäolo ei vaikuta tankkaustapahtuman riskeihin.

Jos Duel Fuel alukset ovat hengenvaarallisia ja LNG:n metaanipitoisuus ilmastolle haitallista, miksi niiden käyttöä halutaan ympäristösyistä lisätä?

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Lausunnossa viitataan HE:ssä mainittuun tutkimukseen *Pienten säiliöalusten luotsinkäyttövelvollisuus*, ja ihmetellään, ettei raportin ehdotuksia ole referoitu kokonaisuudessaan. Kuitenkin ehdotetut lainmuutokset ovat raportin ehdotusten mukaisia vain sillä erotuksella, että suurin sallittu pituus olisi 90 metriä eikä syväykselle asetettaisi raja-arvoa.

SYKE tuo esiin, että syväyksen poistaminen luotsausvelvollisuuden laukaisevana tekijänä voi johtaa syväykseltään nykyistä suurempien bunkrausalusten yleistymiseen. Se on toki mahdollista, mutta mitkä olisivat sellaisten alusten jälkimarkkinat ja toisaalta ko. alukset liikkuvat ainoastaan luotsattavilla väylillä, joiden syvyys on varmasti riittävä alle 90 metrin säiliöaluksille. Nykyisin 90 metriä pitkän LNG-tankkerin syväys on noin 6 metriä ja öljytankkerin noin 6,5 metriä.

SYKE kiinnittää huomiota öljy-, kemikaali- ja kaasusäiliöalusten laivaväeltä vaadittaviin lisäpätevyyksiin. HE:ssä ei ehdoteta niihin muutoksia. SYKE viittaa ehdotettuun 4 d §:ään. Kyseinen pykälä koskee luotsausyhtiön toimintakäsikirjaa. Toimintakäsikirja tulee laatia yhteistyössä asianomaisten viranomaisten, ml. SYKE, kanssa.

3. Suomen Varustamot, Olof Widén

Lausunnossa kerrataan lainmuutoksen valmistelun aikataulua. On SV:n omaa tulkintaa, että jatkovalmistelun määräaika olisi loppunut 30.6.2016. Tällöin SV:n 2011 kiertokirjeen neuvojen mukaisesti toimineiden varustamojen ei olisi tarvinnut lainkaan hakea linjaluotsinkirjoja ja erivapauksia nyt voimassa olevan lain mukaisesti.

Trafin määräysluonnos on tarkoitus antaa lausunnoille tällä viikolla. Asetusluonnoksen lausunnoille annettu tiukka määräaika johtui toiveesta saada lakimuutokset voimaan jo joulukuun alusta. Asetusluonnos ei olennaisesti poikkea maaliskuussa lausunnoilla olleesta versiosta.

Pienten alusten mahdollisuuksia hakea erivapautta on pyritty ainoastaan täsmentämään, ei laajentamaan.

SV:n huolet lakimuutosten viivästymisestä ovat perusteltuja.

Vastaavanlaisen aluksen tulkinta on tärkeää varustamoille. Trafin sisäisessä ohjeessa tulkinnalle on joustovaraa. Kriteerit on määritelty ja ne voidaan julkistaa.

SV ehdottaa, ettei aktiivimerenkulkijan tarvitsisi suorittaa kirjallista ja simulaattorikoetta, kun hän hakee linjaluotsinkirjan tai erivapauden uusimista. Kokeiden avulla varmistetaan, että hakijalla on ajantasaiset tiedot säännöksistä ja määräyksistä, ja voidaan turvallisesti harjoitella toimintaa poikkeustilanteissa.

SV pitää linjaluotseille annettua vaatimusta tietyistä matkamääristä vanhanaikaisena. Miten muuten voitaisiin varmistaa, että paikallistuntemus on

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

säilynyt? Erivapaushakemuksessa mainitaan kaikki väylät, joille erivapautta haetaan.

4. Arctia Oy, Tom Ekegren

Lausunnossa kerrotaan jäänmurtajien luotsinkäyttövelvollisuudesta ja vapautuksista. Tilanne on kuvattu oikein.

Arctia on hankkimassa muutamia erivapauksia, joiden myötä jäänmurtoavustus saataneen toimimaan vuodenvaihteeseen asti. Erivapauksista on jatkossa hyötyä Arctian muussa kuin jäänmurtotoiminnassa.

Nykyisen lain voimassa ollessa uuden Polaris-murtajan operointi on mahdollista vain luotsin avulla.

5. Liikennevirasto, Pekka Kouhia

Liikenneviraston lausunnossa todetaan esitetyt lakimuutokset viraston näkökulmasta.

Virasto tuo esiin, että alusliikennelain soveltamisalaa koskevasta 3 §:stä poistuisi bruttovetoisuusraja. Tämä johtuu siitä, että alusliikennepalvelulaki koskee sekä ilmoitusvelvollisuuksia että velvollisuutta osallistua alusliikennepalveluun, joissa on toisistaan poikkeavia kokorajoja.

6. Luotsiliitto, Antti Rautava

Luotsiliitto kritisoi hinausyhdistelmiä koskevia helpotuksia ja vähäistä säädösten sujuvoittamista, sekä vapautusten kilpailua vääristävää vaikutusta.

Hinausyhdistelmiä koskien Trafin tekniset asiantuntijat ovat arvioineet, ettei niiden vapauttaminen velvollisuudesta käyttää luotsia aiheuta riskien merkittävää muutosta. Luotsin ohjauskirjojen uusimiseen pätee sama, kuin edellä linjaluotsinkirjoihin vastineessa SV:lle.

Luotsaus on monopolitoimintaa, jonka ainoat kilpailijat ovat linjaluotsaus ja erivapaus. Jos niitä ei olisi, voisi verkostoperiaatteella toimivan luotsauksen yksikköhinta laskea, mutta asiakkaiden, eli Suomen elinkeinoelämän yhteenlasketut kustannukset nousisivat.

Luotsiliitto esittää, että luotsinkäyttövelvollisuus olisi aluksilla, joiden syväys on yli 4,5 metriä. Trafi ja Liikennevirasto ovat Portnet-datan avulla selvittäneet, että Suomessa käyvien alle 70 metriä pitkien lastialusten syväys on alle 4,5 metriä. Alle 70 metriä pitkistä aluksista vain hinaajilla voi syväys olla yli 4,5 metriä.

Luotsiliitto esittää, että jos hinattavan pituus on yli 70 metriä, yhdistelmän olisi käytettävä luotsia. HE:ssä ehdotettu proomun pituusraja 110 metriä on sovittu sidosryhmätilaisuudessa.

Luotsaustutkintoja koskevaan 11 a §:n 1 momentin 3 kohtaan Luotsiliitto esittää lisättäväksi ”*ja **ainoastaan** tutkan avulla*”. Ehdotettu *ainoastaan* sa-

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

nan lisäys ei muuttaisi sitä, mitä on tarkoitettu. Sana voidaan lisätä, jos niin halutaan. Asiaa voidaan tarkentaa Trafin määräyksessä.

Luotsiliitto pitää tärkeänä, että luotsaustutkinnon osa-alueille ja koeluotsaukselle määritetään yksiselitteiset hyväksymis- ja hylkäyskriteerit. LVM:n ja Trafin käsityksen mukaan HE:ssä kerrotut kriteerit ovat jo nyt riittävän tarkat.

Luotsiliitto esittää ohjauskirjojen ja erivapauden uusimisen mahdollistamista ilman kirjallista koetta. Kuten SV:n lausunnon vastineessa aiemmin todetaan, kirjallisella kokeella varmistetaan, että hakijalla on ajantasaiset tiedot säännöksistä ja määräyksistä kyseisellä väylällä.

Jari Gröhn
Liikenneneuvos

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi